

客室乗務員の疲労管理基準 に係る追加検討事項

令和7年12月
航空局安全部安全政策課

1. 疲労と疲労管理

- 背景
- 疲労とは
- 疲労管理基準とは

2. 諸外国の状況

- ICAO国際標準等
- 米国・欧州における客室乗務員の疲労管理基準

3. 現在の我が国の状況

- 我が国の操縦士の疲労管理基準
- 我が国の客室乗務員の疲労管理基準の現状

4. 客室乗務員の疲労管理基準の考え方

- 客室乗務員の働き方の特性
- 実態調査
- 疲労管理基準の考え方及び方向性

←第3回検討会、

第4回検討会 ←追加の検討事項

5. まとめ 等(※)

第1回検討会

第2回検討会

- 欧州のFDP延長基準を採用した場合、操縦士と客室乗務員のFDPに差が生じるケースが想定される。
- 飛行勤務開始前であれば計画上のFDPを調整することで一定程度の対応が可能であるが、不測の事態となった場合は、すでに飛行勤務が開始されており、客室乗務員のFDPを調整することが困難であり、実運航に際して支障が生じるケースが想定されるとの意見あり。

操縦士におけるFDP延長基準

・予定する飛行回数が2回以下の場合

編成数	機内休養設備のレベル		
	クラス1	クラス2	クラス3
3人編成	17	16	15
4人編成	18	17	16

・予定する飛行回数が3回以上の場合

編成数	機内休養設備のレベル		
	クラス1	クラス2	クラス3
3人編成	16	15	14
4人編成	17	16	15

客室乗務員におけるFDP延長基準（案）

延長される最大FDP	機内休息設備のレベル		
	クラス1	クラス2	クラス3
~14:30	1:30	1:30	1:30
14:31~15:00	1:45	2:00	2:20
15:01~15:30	2:00	2:20	2:40
15:31~16:00	2:15	2:40	3:00
16:01~16:30	2:35	3:00	延長不可
16:31~17:00	3:00	3:25	延長不可
17:01~17:30	3:25	延長不可	延長不可
17:31~18:00	3:50	延長不可	延長不可

不測の事態 +3h

20:00 — 17:30 = 最大2時間30分のFDP差が発生

追加検討事項(追加の方向性)

【補足】 赤字:日本の操縦士との主な相違
緑字:新たな追加要素 青字:更なる追加要素

- 仮に、不測の事態において、客室乗務員のFDPの調整を無制限に許容した場合、FDP延長の基準そのものが意味をなさなくなるおそれがある。
 - 一方、客室乗務員のFDPを延長しない場合、客室乗務員のFDPを理由に、客室乗務員の交代が必要となるが、深夜や外地では対応が困難であり、航空便の大幅な遅延や欠航となるおそれがある。
- ⇒上記を踏まえ、「代替要員の手配ができない場合」の限定条件下のみ、不測の事態において客室乗務員のFDPを操縦士のFDP上限と同じにすることを許容することとしたい。

新基準

機内休息によるFDPの延長を行う場合

延長される最大FDP	機内休息設備のレベル		
	クラス1	クラス2	クラス3
~14:30	1:30	1:30	1:30
14:31~15:00	1:45	2:00	2:20
15:01~15:30	2:00	2:20	2:40
15:31~16:00	2:15	2:40	3:00
16:01~16:30	2:35	3:00	延長不可
16:31~17:00	3:00	3:25	延長不可
17:01~17:30	3:25	延長不可	延長不可
17:31~18:00	3:50	延長不可	延長不可

※1 表のうち、1:30を取得することで、乗務中の業務遂行に影響が生じる場合は、1:00までの短縮は可能とする。この場合、便名や理由等を特定するとともに、これに応じた代替措置等を運航規程に定めること。

※2 不測の事態への対応において客室乗務員の飛行勤務時間の上限から客室乗務員の代替要員が手配できないことにより、当該便に大幅な遅延や欠航が不可避である場合は、当該便の客室乗務員の飛行勤務時間の上限を当該便の操縦士と同じとすることができる。

※3 ※2の場合を含め、実運航における機内休息が計画したものを下回った場合、便名や理由等を特定するとともに、これに応じた代替措置等を運航規程に定めること。

※4 計画していた飛行勤務時間が飛行勤務開始前に変更された場合は、原則として変更後の時刻に基づく上限を適用するものとする。